Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 118

«ЛАДА ЛАРГУС»: ПЕРВЫЙ ПЛОД ИНТЕГРАЦИИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00118

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 118, 2021

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 400 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 06.11.2020.
Дата выхода в свет: 21.01.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Роман Коротков/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори, (внизу) © Александр Замараев/Фотобанк Лори; 8 © РИА Новости; 9 © OSX/Wikimedia commons; 10 © Charles01/Wikimedia commons; 11 © (вверху) IFCAR/Wikimedia commons, (внизу) Thomas doerfer/Wikimedia commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ

Установка переднего левого крыла

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

«Лада Ларгус»: первый плод интеграции

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Хонда Цивик»: компактный автомобиль

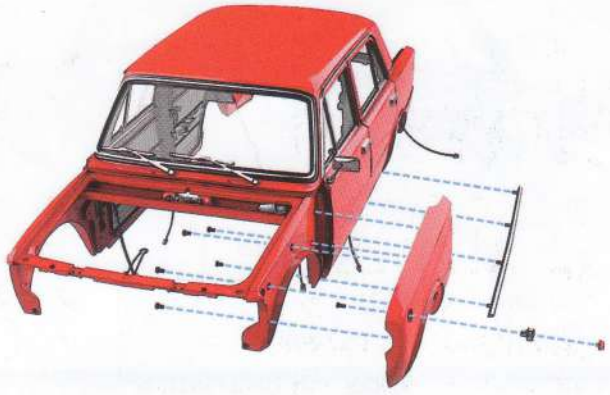
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка переднего левого крыла

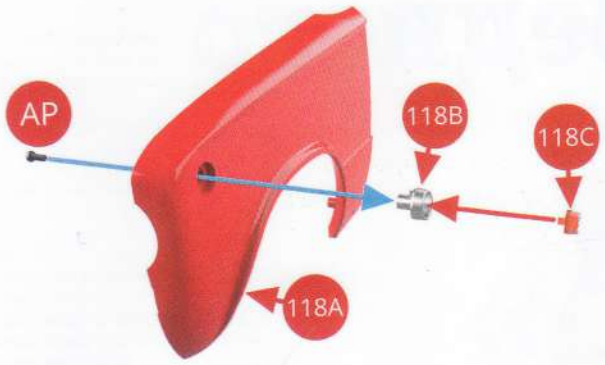
Используя детали, полученные с этим номером, установите на вашу модель ВАЗ-2101 переднее левое крыло, боковой указатель поворота и декоративную накладку.

- 118A Переднее левое крыло
- 118B Ободок с прокладкой
- 118C Рассеиватель бокового указателя поворота
- 118D Декоративная накладка
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (2 шт.)
- FM Винт М2,0 × 4,0 мм (8 шт.)

Схема сборки

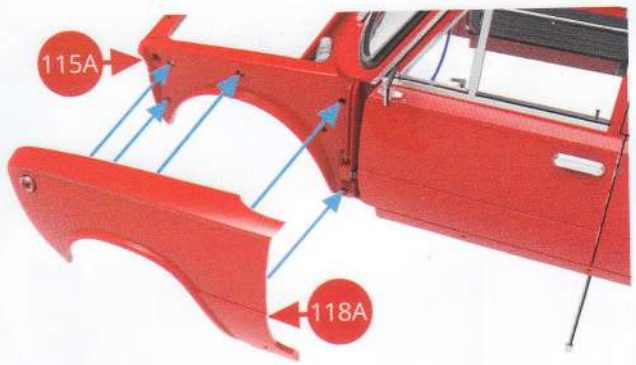


1



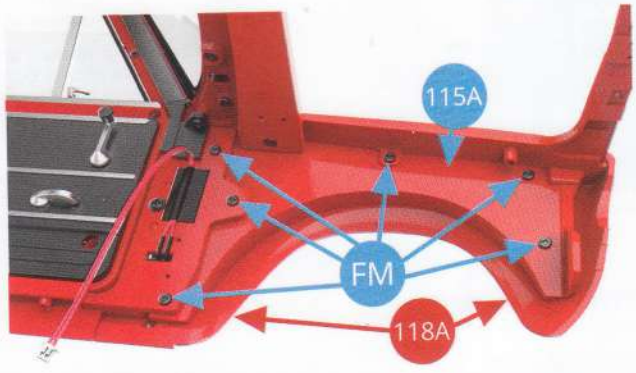
Установите рассеиватель бокового указателя поворота 118C на ободок с прокладкой 118B и закрепите его на переднем левом крыле 118A винтом AP.

2



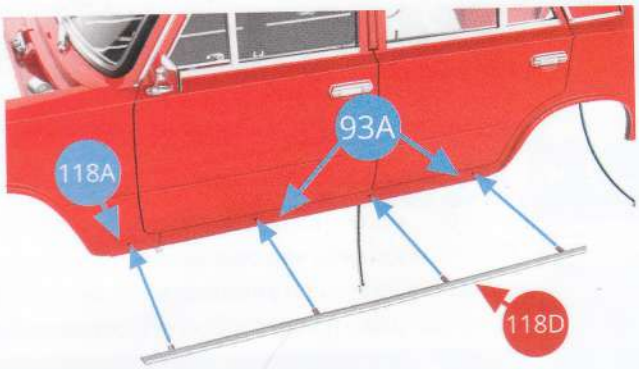
Установите переднее левое крыло 118A на левую сторону переднего подрамника 115A.

3



Закрепите переднее левое крыло 118A с внутренней стороны переднего подрамника 115A шестью винтами FM.

4



Установите декоративную накладку 118D с наружной левой стороны на низ переднего левого крыла 118A и каркаса кузова 93A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Лада Ларгус»: первый плод интеграции

Начиная с 2009 года шел процесс интеграции АО «АвтоВАЗ» и концерна «Рено–Ниссан». Положительным итогом интеграции стало обновление и расширение модельного ряда АвтоВАЗа. Первенцем процесса обновления стал автомобиль «Лада Ларгус».

Автомобиль «Лада Ларгус» на сборочном конвейере завода АО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

«Лада Ларгус» (LADA Largus) – российский автомобиль малого класса, представляющий собой приспособленный под российский рынок автомобиль «Дачия Логан MCV» (Dacia Logan MCV) первого поколения 2006 года, выпускавшийся в Румынии. Это совместный проект компаний «Рено» и АвтоВАЗ на платформе B0.

История создания

Дебют автомобиля «Дачия Логан MCV» состоялся в 2006 году на Парижском автосалоне. «Дачия Логан MCV» представлял собой вместительный и удобный универсал, автомобиль для всей семьи. Автомобиль производился в Румынии и положительно охарактеризовал себя в процессе эксплуатации. Высоко оценили в Европе и надежность этого автомобиля. Один из французских журналов в собственном рейтинге поставил «Дачия Логан MCV» на первое место по этому важному показателю. В сентябре 2008 года АвтоВАЗ за 100 млн евро приобрел лицензию на производство и дистрибуцию

Автомобиль «Лада Ларгус Кросс», выставленный на Московском международном автомобильном салоне. 2016 год.

автомобилей R90. Так в проектной документации был назван автомобиль «Лада Ларгус», который должен был производиться в двух вариантах: 5- и 7-местный универсал с кузовом повышенной вместимости. В апреле 2009 года на «АвтоВАЗе» проводились первые испытания автомобиля «Дачия Логан MCV». Однако в связи с экономическим кризисом было принято решение отложить начало серийного производства. Но работа конструкторов продолжилась, так как в конструкцию автомобиля требовалось внесение изменений. Может быть, это были и не принципиальные конструктивные изменения, но работу по адаптации автомобиля к российским условиям провели большую. В частности, исходя из дорожных реалий нашей страны, были усилены конструкция рычагов подвески и передние тормозные механизмы. Для выпуска «Лады Ларгус» на АвтоВАЗе было создано производство полного цикла и построены три новых цеха: сборки, окраски и сварки.

Автомобиль «Лада Ларгус Кросс» на 11-й международной выставке автомобильной индустрии «Интеравто». 2015 год.

Российской общественности новый универсал был продемонстрирован в августе 2010 года на Московском автосалоне. Первый автомобиль «Лада Ларгус» сошел с конвейера АО «АвтоВАЗ» 17 июня 2011 года. Причем первые собранные экземпляры данной модели предназначались для заводских испытаний. Серийное производство «Ларгуса» началось 4 апреля 2012 года на новой линии B0, первом совместном проекте АвтоВАЗа и альянса «Рено-Ниссан».

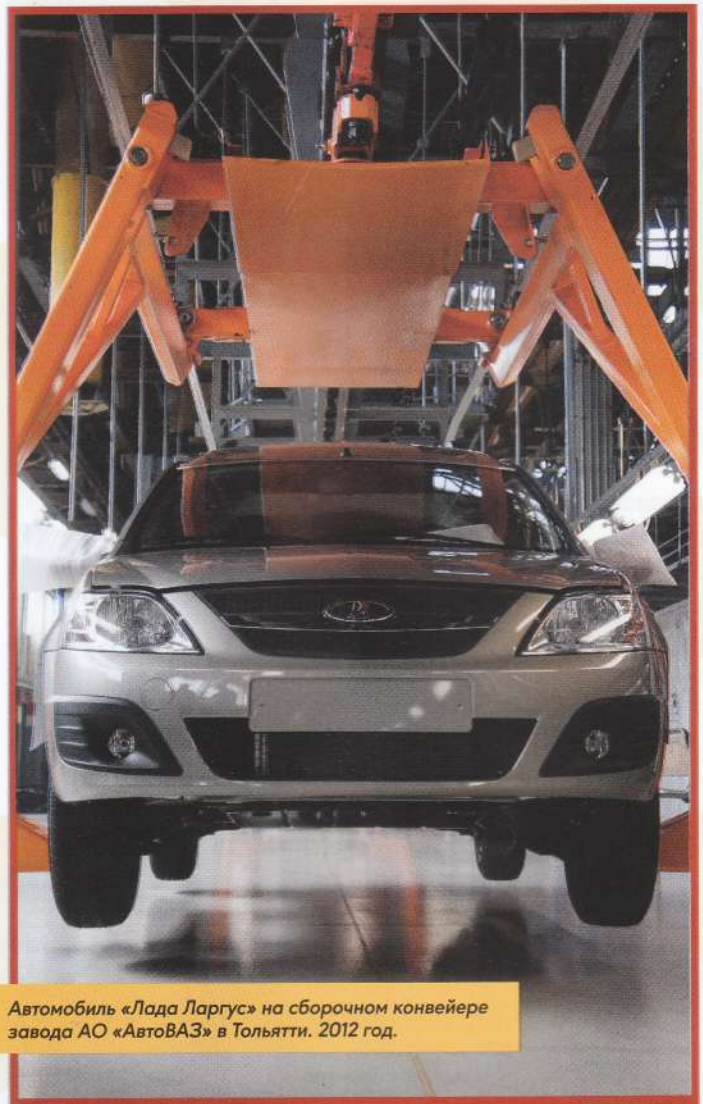
Автомобиль «Лада Ларгус Кросс». Московский международный автомобильный салон. 2014 год.

Облик модели

Если обратить внимание на внешность универсала «Лада Ларгус», то без труда можно увидеть точное портретное сходство с «Дачия Логан MCV» 1-го семейства, за исключением, пожалуй, нескольких небольших элементов. Практически все отличия сосредоточены в передней части автомобиля, а именно – в облицовке радиатора.

Автомобиль «Лада Ларгус». 2013 год.

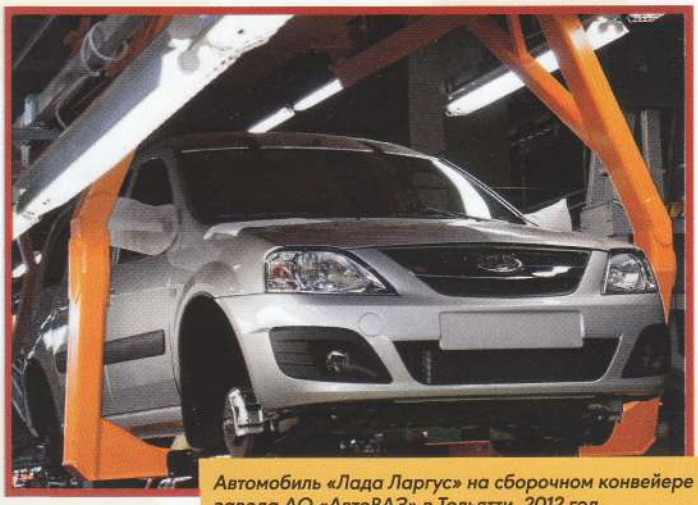
Хромированная горизонтальная линия, которая пересекает решетку радиатора, поддерживает фирменную вазовскую «ладью». Дополняют облик довольно скромная передняя оптика и бампер с мягкими рисунками и «пастью» воздухозаборника. В люксовой комплектации в нижних нишах бампера могут быть установлены противотуманные фары.



Автомобиль «Лада Ларгус» на сборочном конвейере завода АО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

Высокий уровень локализации

Стоит отметить, что в России производится более семидесяти процентов комплектующих для «Лады Ларгус». Это стало одной из причин популярности автомобиля, так как наличие отечественных деталей делает его доступным как при покупке, так и в обслуживании.



Автомобиль «Лада Ларгус» на сборочном конвейере завода АО «АвтоВАЗ» в Тольятти. 2012 год.

Сбоку автомобиль выглядит как обычный универсал – покатый капот, ровная крыша и большое боковое остекление. До передней стойки заднего дверного проема боковина кузова повторяет дизайн седана «Рено Логан». Бросаются в глаза растянутая колесная база и огромная корма кубической формы. Проем багажного отделения закрывается асимметричной распашной дверью (левая створка больше правой). Электрообогревом и стеклоочистителем оборудована только левая створка. В итоге при загрязнении обзор назад с помощью внутрисалонного зеркала возможен только через неширокую «амбразуру», да еще и смещенную вбок. Не лучший вариант для наших погодных условий. Низкая погрузочная высота (задняя дверь буквально утоплена в бампер) облегчает его загрузку и выгрузку. Собирают вид сзади в единое целое аккуратные столбики светотехники. Модель задумывалась как рабочий автомобиль для коммерческих целей и перевозки крупногабаритных предметов, и разработчикам удалось полностью воплотить все свои идеи. Первое поколение «Лады Ларгус» выпускалось с 2012 по 2019 год. В 2019 году «Лада Ларгус» прошла легкий рестайлинг (фейслифтинг). Изменилась решетка радиатора, на ней появилась трехмерная ладья, так же как на руле и колесных колпаках. Сзади шильдик «Лада» стал больше. В остальном же АвтоВАЗ не стал вносить серьезные изменения в популярную модель.

Автолюбителям предлагается несколько вариантов исполнения: пяти- и семиместный универсал, а также фургон с цельнометаллическим кузовом и двумя местами – для водителя и пассажира. Объем багажника у пятиместной версии «Лады Ларгус» составляет 560 л. У семиместного автомобиля он сокращен до 135 л.

«Хонда Цивик»: компактный автомобиль

Нестареющий символ японской автомобильной промышленности «Хонда Цивик» (Honda Civic) уже более сорока лет радует автомобилистов всего мира. Отзывы об этом автомобиле неоднозначны, но всем угодить сложно. Важно, что этот автомобиль никого не оставляет равнодушным.

«Хонда Цивик» первого поколения появилась в 1972 году. Маленькая, непритязательная переднеприводная японская машинка ничем особенным не выделялась, но именно «Цивик» стал первым массовым японским автомобилем, о котором в Европе заговорили как о серьезном конкуренте компактным машинам европейского производства.

Создание модели

Проект первого поколения «Хонды Цивик» готовился два года. Путем проб и ошибок инженеры создали по-настоящему народный автомобиль. Сперва была выпущена двухдверная версия, немного позже – трехдверный хэтчбек. В первом случае третьей двери не было, была лишь откидывавшаяся вверх крышка багажника под задним стеклом. Автомобиль первого поколения оснащался 1,2-литровым 4-цилиндровым мотором мощностью 50 л. с. При массе трехдверного хэтчбека в 650 кг это обеспечивало машинке неплохую динамику разгона. На выбор предлагались два вида трансмиссии: 4-ступенчатая механика и автоматическая Hondamatic. Что касается подвески, то она была аналогична тем, что стояли тогда у американских малолитражек – «Форд Пинто» (Ford Pinto) и «Шевроле Вега» (Chevrolet Vega). Передние тормоза у японского автомобиля – дисковые,

Пятидверный автомобиль «Хонда Цивик» первого поколения. 1976 год.

«Хонда Цивик» четвертого поколения с кузовом седан. 1991 год.

задние – барабанные, как и у других малолитражек того времени. Расход топлива составлял всего 5,8 л на 100 км. Такие характеристики, вкупе с небольшой стоимостью – всего 2200 долларов, – привели к тому, что «Цивик» пользовался огромной популярностью, в том числе и у молодежи. Три года подряд (с 1972 по 1974) автомобиль удостаивался премии «Автомобиль года Японии».

Проанализировав популярность автомобиля, руководство фирмы «Хонда» приняло решение об экспорте его в Соединенные Штаты, что произошло в том же 1972 году. Как показала история, это стало началом превращения автоконцерна и данной модели в то, что мы знаем сейчас. Удачные технические решения и небольшая стоимость привели к тому, что в период с 1976 по 1978 год «Хонда Цивик» первого поколения становится самым популярным и продаваемым автомобилем в мире!

Тем не менее компания продолжала совершенствовать свое детище. В 1973 году на рынок вышла модель «Цивик» с 1,5-литровым 53-сильным двигателем CVCC (Controlled Vortex Combustion Chamber), вариативной автоматической трансмиссией или 5-ступенчатой механикой. Компанию ему составили спортивная версия «Цивик RS» (Road Sailing) с 8-клапанным двигателем SOHC EB объемом 1169 см^3, оснащенным двойным карбюратором Keihin CV, и практичный универсал. К 1974 году компания обновила двигатель, увеличив мощность на 2 л. с., и сделала машину легче за счет уменьшения массы бамперов. В 1978 году двигатель CVCC обновили (мощность возросла до 60 л. с.), подготовив модели к последующему обновлению. В 1975 году, когда в США были приняты более строгие требования к токсичности выхлопных газов, выяснилось, что «Хонда Цивик» с мотором CVCC полностью соответствует этим требованиям, причем, в отличие от других машин с бензиновыми моторами, «Хонда» обходилась без каталитического нейтрализатора.

10 поколений успеха

В 1979 году увидел свет «Цивик» второго поколения. Машина получила новый мотор CVCC-II объемом 1,3 л и мощностью 55 л. с. с модернизированной камерой сгорания. Спустя два года после премьеры хэтчбека компания показала еще два кузова: вместительный универсал (Country station) и классический седан.

Третье поколение стало дальнейшим логическим развитием популярной модели. Новый «Хонда Цивик» стал солиднее, больше, его база выросла на 125 мм. Можно сказать, что начиная с третьего поколения «Цивик» приобрел характерные черты внешности, узнаваемые во всех последующих его моделях. Это довольно низкий силуэт, зауженные фары, тонкая линия радиаторной решетки. «Цивик» стал узнаваемым.

Четвертое поколение «Цивик» поступило к покупателям в 1988 году, предсказуемо прибавив в размерах кузова и салона. За счет появления нового 16-клапанного мотора существенно обновилась линейка двигателей. Впервые среди машин этого класса были применены двигатели с системой изменения фаз газораспределения и степени открытия клапанов.

В пятом поколении выпускались 4-дверный седан, 3-дверный хэтчбек (с конца 1991 года) и 2-дверное купе. Самой броской и поразительной особенностью нового поколения «Хонда Цивик» стала его яркая и неординарная внешность.

Автомобиль «Хонда Цивик Купе» пятого поколения (США). 1994 год.

Появление в 1995 году шестого поколения ознаменовало переход от простого автомобиля для всех к высокотехнологичному шедевру.

Автомобили седьмого поколения сохранили размеры предшественника, но заметно прибавили в комфорте, что позволило им конкурировать с моделями классом выше.

Автомобиль «Хонда Цивик» девятого поколения. 2012 год.

В конце 2005 года было представлено восьмое поколение автомобилей «Хонда Цивик». Модели отличались вызывающим дизайном и футуристической приборной панелью. Впервые за всю историю «Хонда» представила «Цивик» в двух совершенно разных концепциях. Седан в корне отличался от хэтчбека – это были две абсолютно разные модели как по кузову, салону, так и по подвеске.

Главной отличительной особенностью модели девятого поколения является цельнометаллическая решетка радиатора, плавно переходящая к фонарям и украшенная хромированным шильдиком «Хонда». Автомобили оснащены 142-сильными двигателями объемом 1,8 л, которые ставили на восьмое поколение, а к девятому только усовершенствовали.

Появившееся в 2015 году десятое поколение «Хонды Цивик» стало выглядеть еще более футуристично. В городском потоке эта модель, как и ее предшественники, продолжает притягивать взгляды.

Почетные награды

В 1973 году «Хонда Цивик» получила почетнейшую награду международного конкурса «Автомобиль года», заняв третье место. Следует отметить, что это наивысшее достижение японской автопромышленности тех времен. Отдельную награду модель получила в США, где авторитетное издание «Роад Тест» в 1974 году также удостоило «Цивик» звания «Автомобиль года».

Хэтчбек «Хонда Цивик» восьмого поколения. 2008 год.

В НОМЕРЕ 119

- УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО ПРАВОГО КРЫЛА И ПЕРЕДНЕЙ ПАНЕЛИ
- КОМПАНИЯ «ПЕЖО»: 110 ЛЕТ ИСТОРИИ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ПЕРЕДНЕЕ ПРАВОЕ КРЫЛО
- ОБОДОК С ПРОКЛАДКОЙ
- РАССЕИВАТЕЛЬ БОКОВОГО УКАЗАТЕЛЯ ПОВОРОТА
- ДЕКОРАТИВНАЯ НАКЛАДКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!